



Bruxelles, le 8 avril 2022  
(OR. fr)

7732/22

---

---

Dossier interinstitutionnel:  
2021/0210(COD)

---

---

LIMITE

TRANS 197  
MAR 79  
ENV 296  
ENER 109  
IND 93  
COMPET 193  
ECO 26  
RECH 163  
CODEC 401

#### RAPPORT

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Comité des représentants permanents
Objet:	Proposition de Règlement du Parlement Européen et du conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE – Orientations pour la suite des travaux

---

## I. INTRODUCTION

1. Le 14 juillet 2021, la Commission a soumis au Parlement européen et au Conseil, dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» (le « paquet »), une proposition de règlement relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime (« FuelEU Maritime »)<sup>1</sup>.
2. L'objectif principal de cette proposition est d'accroître la demande de carburants renouvelables et bas carbone et la cohérence dans leur utilisation dans le secteur maritime, tout en assurant la fluidité du trafic maritime et en évitant les distorsions sur le marché intérieur. Ses dispositions principales portent notamment sur les aspects suivants :

---

<sup>1</sup> ST 10327/22, ADD 1, ADD 2 et ADD 3.

- i) le champ d'application, en ce qui concerne la taille des navires visés et le périmètre géographique ;
  - ii) les objectifs de réduction de l'intensité des émissions de gaz à effet de serre de l'énergie utilisée à bord des navires ;
  - iii) la portée des exigences en matière d'alimentation électrique à quai ; ou en ce qui concerne les autres technologies à émissions nulles pour les navires à quai ;
  - iv) la certification des carburants renouvelables et bas carbone ; et
  - v) la gouvernance encadrant ces nouvelles obligations (y compris les pénalités à appliquer aux compagnies en cas de non-conformité de leurs navires et l'affectation des recettes générées par ces pénalités au Fonds pour l'innovation).
3. FuelEU Maritime présente également des liens avec d'autres propositions du paquet, notamment celles portant sur les énergies renouvelables (RED), sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (AFIR) et sur le système d'échange de quotas d'émission (SEQE et MRV).

## **II. EXAMEN PAR LES AUTRES INSTITUTIONS**

4. Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission compétente au fond pour la proposition FuelEU Maritime, et M. Jörgen Warborn (SE, PPE) en a été nommé rapporteur. Le Parlement européen devrait adopter sa position en plénière en septembre 2022.
5. Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition susmentionnée le 8 décembre 2021, tandis que le Comité européen des régions a renoncé à rendre son avis.

### III. EXAMEN PAR LE CONSEIL ET ASPECTS A APPROFONDIR

6. Le groupe de travail « Transports maritimes » a commencé ses travaux sur la proposition en septembre 2021. L'analyse d'impact réalisée par la Commission a été examinée en groupe le 1<sup>er</sup> et le 13 septembre 2021. Ce dossier a été constamment à l'ordre du jour depuis lors.
7. Le Conseil TTE des ministres des Transports a tenu, lors de sa réunion du 9 décembre 2021, un débat d'orientation pour la suite des travaux sur le dossier qui ont régulièrement continué jusqu'à présent au sein du groupe de travail par blocs thématiques.
8. Trois aspects apparaissent aujourd'hui représenter les principaux sujets politiques ayant un rôle significatif pour atteindre l'objectif d'accroître la demande de carburants renouvelables et bas carbone et la cohérence dans leur utilisation dans le secteur maritime, tout en assurant la fluidité du trafic maritime et en évitant les distorsions sur le marché intérieur. Notamment :
  - a. le **champ d'application** de la proposition (article 2). D'une part, le champ d'application « matériel » -c'est-à-dire l'application à tous les navires d'une jauge brute supérieure à 5000- et, d'autre part, le champ d'application « géographique » -c'est-à-dire l'application du règlement proposé aux navires en ce qui concerne l'intégralité de l'énergie utilisée lors des voyages entre deux ports d'escale relevant de la juridiction d'un État membre, et la moitié de l'énergie utilisée lors des voyages au départ ou à destination d'un port relevant de la juridiction d'un État membre, lorsque le dernier ou le prochain port relève de la juridiction d'un pays tiers- ;<sup>2</sup>
  - b. le **niveau des cibles d'intensité carbone**. La proposition (article 4) prévoit des cibles de réduction de l'intensité carbone par rapport à la valeur de référence de respectivement 2%, 6%, 13%, 26%, 59% et 75% à compter de 2025 puis tous les cinq ans ; et

---

<sup>2</sup> La proposition de la Commission vise les navires d'une jauge brute supérieure à 5000 de manière similaire au champ d'application du règlement MRV maritime actuel (règlement (UE) 2015/757) et de la proposition de révision de la directive SEQE. De même, le périmètre géographique proposé dans FuelEU Maritime est visé de manière similaire dans la proposition de révision de la directive SEQE.

c. la **prise en compte des carburants**. La proposition (article 9) se fonde sur l'intensité carbone des différents carburants sur l'ensemble de leur cycle de vie dans une approche de neutralité technologique et prévoit par ailleurs que les biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale soient comptabilisés comme des carburants fossiles (article 9.1(c)). De même, la proposition prévoit que les carburants synthétiques ne respectant pas les seuils minimaux de réduction d'émissions de la directive RED soient aussi comptabilisés comme des carburants fossiles (article 9.1(d)).

9. Sous Présidence française, ces aspects ont fait l'objet d'une première discussion au niveau du groupe de travail le 18 mars 2022. Cette discussion, ainsi que les commentaires écrits des délégations ont montré que les États membres reconnaissent l'importance de ces aspects, en partagent leur raison d'être et soutiennent les grands principes de la proposition. Les délégations ont à cette occasion fourni différents éléments de réflexion ; *inter alia* :

- en ce qui concerne le **champ d'application « matériel »**, la proposition a recueilli le soutien de nombreuses délégations, tandis que d'autres se sont dites ouvertes à un seuil inférieur au seuil de 5000 (afin d'assurer une plus large couverture des émissions du transport maritime), soit dès l'application du règlement, soit dans un premier temps dans le MRV uniquement (pour la collecte des données). En ce qui concerne le **champ d'application « géographique »**, il a reçu un large soutien mais certaines délégations ont évoqué la possibilité d'étendre ce périmètre à 100% de tout ou partie des trajets extra-UE (par exemple afin de limiter un éventuel désavantage compétitif pour les compagnies opérant essentiellement entre ports de l'Union, ou pour tenir compte des enjeux de compétitivité par rapport aux ports concurrents des pays voisins) ;
- en ce qui concerne le **niveau des cibles d'intensité carbone**, celui de la proposition recevait également un soutien important. Certaines délégations se sont toutefois montrées intéressées par la possibilité d'augmenter les valeurs des premières échéances, par exemple pour un meilleur alignement entre l'offre et la demande du fait de la cible proposée pour les transports en 2030 dans la révision de la directive RED. D'autres délégations ont exprimé des doutes concernant l'augmentation des cibles, en l'absence de visibilité suffisante, à ce stade, sur le niveau de production des carburants alternatifs et des technologies associées, et

ont souhaité que cela fasse plutôt l'objet d'une réévaluation par la Commission à un stade ultérieur ; et

---

7732/22 PC/LPG/pl/mm 5  
TREE.2.A LIMITE **FR**

- en ce qui concerne la **prise en compte des carburants**, certaines délégations ont contesté que les biocarburants produits à partir de cultures destinées à l'alimentation humaine ou animale soient comptabilisés comme des carburants fossiles. D'autres délégations ont suggéré que des traitements différenciés au bénéfice de certaines classes de carburants les plus avancés puissent être considérés, comme des sous-cibles d'intensité carbone ou des facteurs d'ajustement spécifiques, afin d'accélérer encore davantage leur déploiement.

#### **IV. QUESTIONS AUX DELEGATIONS**

Compte tenu de ce qui précède, en vue de donner des orientations politiques au groupe de travail pour la suite des travaux et la mise au point des prochains compromis, la Présidence souhaite approfondir la discussion et invite les délégations à exprimer leur orientation sur les questions suivantes :

***1. Quelle appréciation portez-vous sur le champ d'application de la proposition, s'agissant de la taille des navires couverts et de la portée géographique des obligations ?***

***2. Quelle appréciation portez-vous sur le niveau des cibles d'intensité carbone tel que prévu par la proposition ?***

***3. Quelle appréciation portez-vous sur la prise en compte des carburants telle que prévue par la proposition ?***

---